DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE.

Rok XVII Wilno, dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 7.

SPIS TREŚCI:

Część A.

Sprawy służby ruchu.

Sprawy służby mechanicznej.

Sprawy służby zasobów.

Sprostowanie błędów.

Część A.

SPRAWY SŁUŻBY RUCHOWEJ.

45.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dnia 19 marca 1937 r. Nr 47 o konieczności używania wagonów towarowych zaopatrzonych w przewód lub hamulec „West-Lu", do naładunku przesyłek adresowanych do stacyj kolei zagranicznych, uczestniczących w umowie R. I. V.

Koleje zagraniczne, uczestniczące w umowie R. I. V. (przepisy ruchu nr R-7), zobowiązały się używać wagonów towarowych, wyłącznie z przewodem lub hamulcem zespo-

lonym, do naładunku przesyłek przeznaczonych do stacyj P. K. P, lub przechodzących linie P. K. P. tranzytem, z tym, że wobec kursowania na kolejach zagranicznych pociągów towarowych na hamulcach zespolonych, zwłaszcza na liniach kolei niemieckich (D.R.B.) i czechosłowackich (C.S.D.), wagony towarowe P. K. P., przekazywane na koleje D. R. B. i C. S. D. oraz tranzytem przez te koleje, powinny posiadać hamulec o sprężonym powietrzu „West-Lu“ względnie przewód do hamulca „West-Lu“.

Podając powyższe do wiadomości, Dyrekcja poleca bezwzględnie przydzielać wagony towarowe z **przewodem względnie hamulcem „West-Lu“,** (oznaczone jednym lub dwoma białymi pasami na słupkach narożnych), do naładunku przesyłek tak pośpiesznych jak i zwyczajnych, przewożonych w wagonach towarowych i adresowanych zagranicę t. j. do stacyj kolei zagranicznych uczestniczących w umowie R. I. V.

Zawiadowcy stacyj pouczą o tym właściwy personel ruchowo-handlowy.

Nr I. 3-c 12/234/37.

46.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 2 kwietnia 1937 r. Nr 54 w sprawie wydawania pokwitowań za pracę manewrową.

Wobec zdarzających się nieporozumień pomiędzy pracownikami służby ruchu i mechanicznej w przypadkach wydawania pokwitowań za krótkotrwałą pracę manewrową, oraz w razie krótkich przerw w tej pracy, Dyrekcja podaje do ścisłego stosowania co następuje:

1) Pokwitowanie za pracę manewrową, wykonaną parowozami pociągowymi na stacjach pośrednich, wydaje się zgodnie z § 58 i § 61 przepisów o gospodarce parowozowej nr M-9, za rzeczywisty czas trwania tych czynności;

2) Przerwy w pracy manewrowej parowozów pociągowych do 15 min. (§ 58 przepisów nr M-9) i specjalnych manewrowych do 1 godz. (§ 46 przepisów nr M-9) zalicza się do ogólnego czasu trwania pracy manewrowej.

Przy przerwach w pracy manewrowej specjalnych parowozów manewrowych, dla załatwienia potrzeb technicznych, należy ściśle stosować się do postanowień § 47 przepisów nr M-9.

Niniejszy okólnik obowiązuje od dnia ogłoszenia w Dzienniku Zarządzeń Dyrekcji.

Równocześnie tracą moc obowiązującą: okólnik Dyrekcji Nr R 11/15676 z dnia 13.V. 1925 r. ogłoszony w Dzienniku Zarządzeń Dyrekcji nr 18 z dnia 18 maja 1925 r. pod pozycją 190, oraz pismo Dyrekcji nr I 3-b 7/6/35 z dnia 4 marca 1935 roku.

Nr I. 3-b 7/14/37.

47.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 2 kwietnia 1937 r. Nr 55 w sprawie obrotu parowozów towarowych.

Celem umożliwienia należytej kontroli gospodarki parowozowej, a zwłaszcza poszczególnych składników obrotu ruchowego, Dyrekcja, w myśl § 29 przepisów o gospodarce parowozowej nr M-9, ustala sporządzanie sprawozdań z obrotu parowozów towarowych jak następuje:

1) Sprawozdania sporządzają oddziały ruchowo-handlowe za okresy dekadowe według wzoru załącznika nr 1.

2) Dane należy wpisywać do sprawozdań, odpowiednio do brzmienia nagłówka każdej rubryki, za każdą dobę sprawozdawczą, za wyjątkiem rubryk „G, H i O“, w których zamieszcza się tylko średnią szybkość handlową parowozów za okres dekadowy.

UWAGA: dobę sprawozdawczą należy liczyć od godz. 0,01 do godz. 24,00;

rubryki „B, C, E“ sprawozdania wypełnia się z danych księgi „obrotu parowozów“ według załącznika nr 9 przepisów M 9;

rubryki „J, K, M“ z księgi „wyznaczeń parowozów“ według załącznika nr 8 przepisów nr M 9;

rubryki „F i N“ z danych obydwu wyżej wskazanych ksiąg;

postój parowozów przy pociągach (rubryki „D i Z“) oblicza się na pod-

stawie zapisów w książkach: „posterunku kontrolnego“ „obrotu parowozu“ i „wyznaczeń parowozów“.

3) Po wpisaniu danych za każdą dobę dekady sprawozdawczej, należy każdą rubrykę zsumować, a następnie wyprowadzić średnią za dekadę.

Średnią ilość parowozów (na dobę), a więc rubryki „B, C, J, K“ oblicza się przez dzielenie sumy danej rubryki przez ilość dni w dekadzie.

„Średni obrót ruchowy parowozów“ (rubr. „E“) będzie ilorazem ogólnej sumy zużytych przez służbę ruchu parowozo - godzin i ilości przybyłych do parowozowni głównej parowozów z liczby wysłanych z tejże parowozowni.

Średnie dane rubr. „D, F, L, M, N“, oblicza się podobnie jak dane rubr. „E“.

4) W rubr. „P“ należy wpisywać usprawiedliwienie przyczyn:

a) przetrzymania parowozów przy pociągach ponad czas przewidziany p. 1) i 2) § 16 przepisów nr M 9;

b) przekroczenia czasu obrotu parowozów w służbie ruchu wyznaczonego rozkładem jazdy i „Dodatkiem do służbowego rozkładu jazdy“ Część II-a (Planowy obrót parowozów, oraz drużyn parowozowych i konduktorskich obsługujących stałe pociągi towarowe);

c) przekroczenia (wydłużenia) w drodze czasu ustalonego rozkładem jazdy pociągów;

d) przekroczenia czasu postoju parowozów w parowozowni zwrotnej ustalonego „Dodatkiem do służbowego rozkładu jazdy Część II-a“ (Planowy obrót parowozów, oraz drużyn parowozowych i konduktorskich obsługujących stałe pociągi towarowe).

5) Parowozy obsługujące pociągi zdawcze, gospodarcze, robocze oraz parowozy dochodzące tylko do stacyj pośrednich odcinka, zgodnie z § 27 przepisów nr M 9, z obrotu powinny być wyłączone i przy sporządzaniu sprawozdań nie brane pod uwagę.

Mając na względzie, że sprawozdania o obrocie parowozów obejmują całokształt gospodarki parowozowej parowozów w dyspozycji służby ruchu, Dyrekcja poleca, by sprawozdania te były sporządzane bezwzględnie prawidłowo i ściśle według faktycznego stanu, a przyczyny przekroczeń poszczególnych składników obrotu powinny być przez oddziały bieżąco szczegółowo badane i natychmiast usuwane.

Okólnik niniejszy obowiązuje od dnia ogłoszenia go w Dzienniku Zarządzeń Dyrekcji.

Jednocześnie Dyrekcja uchyla okólnik nr 5 z dnia 23 stycznia 1920 roku.

Nr I. 3-b. 5/16/37.

48.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 4 kwietnia 1937 r. Nr 56 o ustanowieniu posterunków kontrolnych.

Celem wprowadzenia ścisłej kontroli czasu oddawania parowozów do dyspozycji służby ruchu i powrotnego przyjęcia ich do parowozowni, oraz w celu rozgraniczenia odpowiedzialności za gospodarkę parowozową pomiędzy służbami ruchu i mechaniczną, Dyrekcja ustala:

1) na stacjach, na których są parowozownie, ustanawia się posterunki kontrolne, stanowiące punkty odgradzające tory trakcyjne od stacyjnych;

2) zadaniem posterunku pontrolnego jest stwierdzanie momentu przekazania parowozu przez służbę mechaniczną do dyspozycji służby ruchu, lub odwrotnie,—miejsce posterunku kontrolnego wyznacza się komisyjnie przez przedstawicieli oddziałów: ruchowo - handlowego, drogowego, parowozowni i stacji;

3) lokal posterunku kontrolnego winien być zaopatrzony, poza koniecznym inwentarzem, jak stół, lampa i t. p., w zegar, aparat telefoniczny, oraz rozkład jazdy pociągów pasażerskich i stałych towarowych;

4) posterunek kontrolny winien być obsługiwany przez zwrotniczego z najbliższego posterunku zwrotniczego; zwrotniczy ten prowadzi książkę według załącznika nr 1;

5) każdy parowóz wychodzący z parowozowni do pociągu lub do pracy manewrowej, oraz powracający do parowozowni, winien być zatrzymany przez obsługę parowozu przy posterunku kontrolnym, —pracownik obsługu-

jący posterunek kontrolny, posiłkując się marszrutą maszynisty, wpisuje do książki posterunku kontrolnego dane według rubryk książki,—prawidłowość zapisu potwierdza maszynista swoim podpisem.

Ponadto pracownik obsługujący posterunek kontrolny wypełnia rubryki marszruty maszynisty, przy wyjezdzie parowozu z parowozowni rubr. 9, a przy powrocie do parowozowni rubr. 22.

W księgach „wyznaczeń parowozów“ i „obrotu parowozów“ (patrz § 25 i 26 oraz załączkiki nr 8 i 9 przepisów o gospodarce parowozowej nr M-9) dane o przyjęciu i zdaniu parowozów stacje czerpią z książek posterunków kontrolnych.

Przy wypełnianiu, zgodnie z § 25 i 26 przepisów o gospodarce parowozowej nr M-9, ksiąg „wyznaczeń parowozów“ i „obrotu parowozów“ (załączniki nr 8 i 9 przepisów nr M-9), dane o przyjęciu i zdaniu parowozów do i z parowozowni spisują z książek posterunków kontrolnych. Nad należytym i prawidłowym prowadzeniem zapisów na posterunkach kontrolnych czuwają i dokonują kontroli zawiadowcy stacyj.

Właściwi kontrolerzy ruchu podczas rewizji stacyj przy każdej nadarzającej się sposobności winni sprawdzać czynności posterunków kontrolnych i prawidłowość prowadzenia ich książek.

Niniejszy okólnik obowiązuje od dnia ogłoszenia w Dzienniku Zarządzeń Dyrekcji.

Jednocześnie Dyrekcja uchyla okólniki: nr $\frac{33/R\text{-}19/M\text{-}12/D\text{-}1\ OT}{94}$ z dnia 29 marca 1923 r., oraz nr $\frac{91/R\text{-}52/M}{258}$ z dnia 24 września 1923 roku.

Nr I 3b-5/14/37.

49.

Okólnik dyrektora k. p. z dn. 6 kwietnia 1937 r. Nr 41 w sprawie kontrolowania podawanych przez maszynistów sygnałów ostrzegawczych.

W toku rozpatrywania dochodzeń w sprawach najechań pociągów na przejazdach na ludzi i pojazdy, ustalono, że znaczna ilość tych wypadków powstaje wskutek niepodawania przez maszynistów sygnału „Baczność“ przed ustawionymi w tym celu wskaźnikami nr 8, względnie z lit. „G“.

Przypominając maszynistom o ich bezwzględnym obowiązku podawania we właściwym czasie sygnałów ostrzegawczych, wobec ogromnych strat materialnych jakie ponosi Kolej w postaci wypłacanych poszkodowanym dużych odszkodowań pieniężnych, polecam wszystkim naczelnikom i zawiadowcom parowozowni oraz ich zastępcom, naczelnikom oddziałów ruchowo - handlowych i drogowych, kontrolerom ruchu, drogowym i przewozów, zawiadowcom stacyj i odcinków drogowych oraz rewizorom pociągów, przeprowadzać podczas wyjazdów służbowych, a nawet w miarę możności i prywatnych, kontrolę podawania przez maszynistów sygnałów „Baczność“ przed ustawionymi z prawej strony toru wskaźnikami nr 8, względnie z literą „G“.

W przypadku stwierdzenia niepodawania wymienionego sygnału, należy o tym donieść w drodze służbowej naczelnikom lub zawiadowcom parowozowni, wskazując miejsce (kilometr) niepodania sygnału, nr pociągu i datę.

Naczelnicy i zawiadowcy parowozowni pociągną winnych do odpowiedzialności, stosując względem nich surowe sankcje karne.

W przypadkach trzykrotnego stwierdzenia niepodania przez obsługę parowozu sygnału „Baczność“ — polecam winnych pociągnąć do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

Niniejszy okólnik polecam podać do wiadomości wszystkim maszynistom i pomocnikom maszynistów za pokwitowaniem.

Nr I/4b/w/577/7.

50.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 9 kwietnia 1937 r. Nr 57 o wycofaniu z użycia farby do taśm telegraficznych, dającej niewyraźne znaki.

Niektóre stacje posiadają jeszcze stare zapasy farby telegraficznej w puszkach blaszanych, (firmy „M. Leszczyński i S-ka Warszawa“), która w użyciu okazała się nieodpo-

wiednią, dającą nikłe znaki na taśmie telegraficznej, zanikające z biegiem czasu. Ponieważ użycie takiej farby telegraficznej może wywołać niedokładne odczytanie znaków na taśmie telegraficznej, Dyrekcja zabrania używania tego rodzaju farby telegraficznej. Stacje posiadające tylko farbę firmy „M. Leszczyński" zawiadomią niezwłocznie o tym naczelnika oddziału ruchowo-handlowego, prosząc o natychmiastowe wysłanie farby telegraficznej wprowadzonej ostatnio do użytku, firmy „Iskra-Karmański Kraków", rozsyłanej w butelkach.

Pozostałe resztki niezużytej farby telegraficznej firmy „M. Leszczyński" zezwala się używać jako domieszki do farby telegraficznej firmy „Iskra-Karmański„ w ilości nie większej niż 25%. Tego rodzaju mieszanie farby telegraficznej należy uskutecznić w butelce, którą, przed każdorazowym napełnieniem kałamarza aparatu telegraficznego, należy mocno wstrząsnąć.

Dyrekcja poleca naczelnikom oddziałów ruchowo - handlowych i kontrolerom ruchu w czasie inspekcji sprawdzać, czy w telegrafie używa się farby telegraficznej dającej zupełnie wyraźne znaki na taśmie telegraficznej.

Nr I. 1. e-83/5.

51.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 12 kwietnia 1937 r. Nr 58 w sprawie należytego redagowania telegramów zapowiadawczych przy wyprawianiu i przyjmowaniu drezyn motorowych, rowerów i wózków roboczych, wagi powyżej 750 kg w odstępie czasu za pociągami.

Zauważono, że stacje przy wyprawianiu i przyjmowaniu drezyn motorowych, rowerów i wózków roboczych wagi powyżej 750 kg, w odstępie czasu najmniej 5 minut za pociągami, nie przestrzegają postanowień § 68 ust. 8-a przepisów ruchu Nr R-1, używając dawnych wzorów telegramów zapowiadawczych, niezgodnych z wyżej przytoczonymi postanowieniami, jak również potwierdzają przybycie pociągu, nie oczekując na przybycie wyprawianej w odstępie czasu drezyny motorowej, roweru lub wózka roboczego wagi powyżej 750 kg.

Ścisłe zachowanie porządku wyprawiania i przyjmowania drezyn motorowych, rowerów i wózków roboczych wagi powyżej 750 kg w odstępie czasu za pociągami, podyktowane jest troską o bezpieczeństwo ruchu i ustalone przepisami ruchu, przeto żadne odchylenia od tych postanowień nie mogą mieć miejsca.

Dyrekcja poleca naczelnikom oddziałów ruchowo - handlowych i kontrolerom ruchu w czasie inspekcji i rewizji stacyj, a zawiadowcom stacyj w czasie codziennych sprawdzań dzienników telegramów zapowiadawczych, zwracać szczególną uwagę, by redagowanie telegramów zapowiadawczych i telegrafowanie ich odbywało się zgodnie z przepisami.

Nr I. 1e. 80/76/37.

SPRAWY SŁUŻBY MECHANICZNEJ.

52.

Okólnik dyrekcji o.k.p. z dn. 26 marca 1937 r. Nr 59 w sprawie doczepiania wagonów służbowych do pociągów pośpiesznych.

Na podstawie poprawek w przepisach ruchu Nr R-1 (§ 26 ust. 8 p. 6 i 7 i ust. 9 p. 5), wprowadzonych zarządzeniem Ministra Komunikacji, ogłoszonym w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr 11 z dnia 15 kwietnia 1936 r., dotyczących warunków, jakim powinny odpowiadać wagony osobowe przy włączaniu ich do pociągów pasażerskich, Dyrekcja podaje następujący wykaz wagonów służbowych DOKP Wilno ze wskazaniem do jakich pociągów osobowych i pośpiesznych mogą być one włączane.

Nr Nr wagonów	Cecha	Seria	Ilość osi	Rozstęp osi w mtr	Waga własna w tonach	Najwyższa dozwol. szyb.	
						60 — 80 km/godz.	od 80 km i wyżej
109	P. K. P.	As	2	7,840	19,600	może	nie
150	„	Asx	4	13,650	44,000	może	może
152	„	Asx	4	15,030	45,000	może	może
154	„	Asy	3	6,000	21,700	może	może
155	„	Asy	3	6,900	26,000	może	może
158	„	Asy	3	8,500	25,000	może	może
159	„	As	2	6,500	14,900	może	nie
161	„	As	2	6,500	18,100	może	nie
162	„	Asx	4	9,300	32,700	może	może
163	„	As	2	5,200	15,130	może	nie
164	„	As	2	7,000	15,850	może	nie
166	„	As	2	5,600	16,180	może	nie
168	„	As	2	6,300	10,170	nie	nie
169	„	As	2	7,100	17,400	może	nie
170	„	As	2	3,800	8,380	nie	nie
171	„	As	2	8,050	19,900	może	nie
173	„	As	2	6,500	16,500	może	nie
174	„	As	2	6,500	17,600	może	nie
176	„	As	2	7,000	14,800	może	nie
177	„	As	2	6,000	15,630	może	nie
178	„	As	2	5,000	16,000	może	nie
179	„	As	2	5,800	18,750	może	nie
2033	„	Auxz	4	13,500	38,500	może	może
2034	„	Auxz	4	13,800	35,470	może	może
2035	„	Auxz	4	14,500	37,240	może	może

Równocześnie Dyrekcja uchyla pismo nr II/3b.35/II-36 z dnia 17-XII. 36 r. i nr II/3b-35/3-37 z dnia 15/III-37 r.

Nr II. 3b. 35/3-37.

53.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 31 marca 1937 r. Nr 60 o wyposażeniu wagonów towarowych serii Sngm.

Stosownie do instrukcji nr M-50 („O zmianie napisów na wagonach“ § 4 rozdz. d lit. C p. c), rewizja okresowa wagonów serii Sngm dokonywana jest wówczas, gdy nadejdą one do warsztatów macierzystych w celu zdjęcia lub wstawienia dodatkowych podłóg zmieniających rodzaj wagonu, z „gęsiarki“ na „świniarkę“ i odwrotnie.

W okresie czasu od maja do grudnia wagony Sngm służą zasadniczo do przewozu ptactwa, zatem powinny posiadać 4 podłogi (2 stałe i 2 dodatkowe) — zaś w okresie od grudnia do maja przeznaczone są do przewozu świń i w tym czasie powinny kursować bez dodatkowych podłóg, posiadając tylko 2 podłogi stałe.

W celu wyjmowania, względnie zakładania dodatkowych podłóg, wagony te powinny być kierowane w początkowych dniach grudnia i maja do warsztatów macierzystych, wskazanych na wagonach. W innych okresach czasu w wyjątkowych wypadkach zachodzącej potrzeby wyjęcia dodatkowych podłóg, zmiany tej może dokonać najbliższa parowozownia, dlatego też wagony Sngm zaopatrzone są w tabliczki z napisami po obu stronach, obracanymi w miarę potrzeby zależnie od rodzaju przewozów:

na jednej stronie: „Do przewozu ptactwa. Terminowy zwrot w początku grudnia do warsztatów macierzystych“.

na drugiej stronie: „Do przewozu nierogacizny. Terminowy zwrot w początku maja do warsztatów macierzystych“.

Stosownie do pisma Ministerstwa Komunikacji nr MW. III. 53/12 z dnia 18 listopada 1931 r. (pismo Dyrekcji nr II/31/04774-31 z dn. 25.XI-31 r.) napisy powyższe powinny być wykonane białymi literami na czerwonyn tle tablic o wymiarach: długość 170 mm, szerokość 110 mm i grubość 1,5 mm. Tablice te mają być umocowane z obu stron wagonu wkrętami na dolnych drzwiczkach przesuwnych, do środkowej deski między klapami odchylnymi. Tablice oraz wielkość liter mają być odpowiednich wymiarów, według wzoru nr 41 na załączniku nr 29 do przepisów nr M-37 („O znakowaniu i numeracji wagonów“).

Warsztaty, które w grudniu lub maju uskuteczniają właściwe przystosowanie wagonów, winny odwracać tablice na odpowiednią stronę.

W myśl przepisów nr M-37 („O znakowaniu i numeracji wagonów“) i pisma Ministerstwa Komunikacji nr. MM. III. 88/4 z dnia 5 sierpnia 1933 r. (pismo Dyr. nr MW.I-10/10 z dnia 18-VIII-33 r.) — wszelkie zmiany, jakie zachodzą w wyposażeniu wagonów, mają być uwidocznione i poprawione w napisach znajdujących się na wagonie. W związku z tym, na podstawie pisma Ministerstwa Komunikacji nr MM.III.169/14 z dnia 11 października 1935 r. (pismo Dyr. nr II/3a. 1/58-35 z dn. 26.X.35 r.), w instrukcji nr M-50 (§ 4, cz. 1, rodz. „g“, ust. 3 pkt. b, poz. 14) napis: „Wyszczególnienie części urządzeń luźnych“, „Nie zmienia się“, został zmieniony na: „Wyszczególnienie części urządzeń luźnych“, „Zmienia się przy zmianie wyposażenia“.

Na wagonach towarowych P. K. P., przeznaczonych do tranzytu, na zasadzie pisma Ministerstwa Komunikacji nr MM. III. 146/26 z dnia 31 grudnia 1935 r. (pismo Dyr. nr II/3a. 3/6-36 z dnia 14-I-36 r.) — należy podczas rewizji okresowej w warsztatach macierzystych malować równolegle z napisami, oznaczającymi ilość luźnych części, również symboliczne oznaczenia tych części, zgodnie z § 11 i załącznikiem VI (str. 155 i 156) umowy R. I. V. Wielkość liter i znaków powinna być zgodna z wielkością liter, jak na załączniku nr 25 przepisów nr M-37, wobec czego ułamek $2\frac{A}{10}$ powinien być takiej wielkości, aby znak $\frac{A}{10}$ posiadał wysokość 49 mm, a cyfra przed ułamkiem, jak w danym przypadku „2“, miała wysokość 35 mm.

Wbrew powyższym poleceniom stwierdzono jednak, że niektóre stacje, podstawiając wagony serii Sngm pod naładunek, wyjmują z nich dodatkowe podłogi i odsyłają je do warsztatów macierzystych danego wagonu, nie uskuteczniając przy tym odnośnych poprawek w napisach na wagonie. Niezgodność napisów na tablicach i ostojnicach, w porównaniu z wyposażeniem wagonów w rzeczywistości, jest przyczyną nieporozumień, zwłaszcza na stacjach granicznych, gdy wagony powracają do kraju z brakiem podłóg.

Pomimo niejednokrotnych uwag, a mianowicie pism Dyrekcji nr II/3a. 5/9-35 z dnia

22-V-35 r. i nr II/3a. 5/17-36 z dnia 8-VII-36 r. w dalszym ciągu ujawniane są wagony Sngm, na których napisy nie odpowiadają wewnętrznemu wyposażeniu (ilości znajdujących się w nich podłóg).

W celu więc uniknięcia tych niezgodności i wynikających z tego powodu nieporozumień Dyrekcja podaje do ścisłego przestrzegania następujące wytyczne.

Wyjmowanie i zakładanie dodatkowych podłóg w wagonach serii Sngm należy zasadniczo do warsztatów macierzystych, oznaczonych na wagonie, do których stacje kierują wagony w maju w celu założenia dodatkowych podłóg, a w grudniu w celu ich wyjęcia.

W razie zachodzącej potrzeby wyjęcia dodatkowych podłóg w innym okresie czasu, stacja ładunkowa zwraca się w tej sprawie do najbliższej parowozowni. Wyjęte z wagonu podłogi, parowozownia wysyła niezwłocznie do warsztatów macierzystych, do których dany wagon jest przydzielony pod względem naprawy, dokonywując jednocześnie właściwych poprawek w napisach na tablicach i ostojnicach wagonu, które to napisy zawsze powinny odpowiadać ilości znajdujących się (pozostałych) w wagonie podłóg.

Zastrzega się przy tym, że pracownikom stacyjnym, bez wiedzy rewidenta wagonów, pod żadnym względem żadnych zmian w wyposażeniu wagonów samowolnie robić nie wolno.

Dyrekcja poleca pouczyć o tym rewidentów wagonów, zawiadowców sekcji warsztatowej oraz personel ruchowo - handlowy i roztoczyć należytą kontrolę nad wykonaniem niniejszego okólnika.

Nr II/3b. 5/19/37.

SPRAWY SŁUŻBY ZASOBÓW.

54.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 7 kwietnia 1937 r. Nr 51 o wysyłaniu próbek materiałów do Centralnego Laboratorium Badawczego PKP.

Centralne Laboratorium Badawcze PKP uskarża się, że nadsyłane przez magazyny zasobów próbki do zbadania są gromadzone z szeregu dostaw i następnie masowo wysyłane do Centralnego Laboratorium Badawczego PKP z żądaniem natychmiastowego zbadania. Stwarza to trudności w normalnej i planowej pracy oraz wstrzymuje przyjęcie zakupionych materiałów, nieraz pilnie potrzebnych, do wykonania terminowych robót.

Wobec powyższego, przypominając „Tymczasową instrukcję pobierania i przesyłki prób“ przesłaną w dniu 14/III 1935 r. za Nr V. 3a 3/139.35. Dyrekcja poleca, ażeby próbki materiałów otrzymywanych z dostawy, przeznaczone do zbadania przez Centralne Laboratorium Badawcze PKP były wysyłane do badania natychmiast i ażeby pod żadnym względem wypadki gromadzenia i wysyłania większej ilości próbek nie miały miejsca.

Nr V. 3c 156/9/37.

Sprostowanie błędów.

W Dzienniku Zarządzeń DOKP Wilno Nr 4-1937 r. poz. 23, pkt. b) na stronie 34, w prawej szpalcie, w wierszu czwartym od dołu wydrukowano „zacisów“ — powinno być „zacieków“.

W Dzienniku Zarządzeń DOKP Wilno Nr 6-1937 r. poz. 41, strona 59, w ustępie „Z wydziału kolei wąskotorowych“ wydrukowano mylnie nazwisko „inż. Żalibocki Ludwik“ — powinno być „inż. Żaboklicki Ludwik“.

Załącznik 1 do okólnika nr 55.

WZÓR

SPRAWOZDANIE

z obrotu parowozów towarowych za .... dekadę .... miesiąca .... 193...... r.

Data	Parowozownia główna						Średnia szybkość handlowa w obu kierunkach	Parowozownia zwrotna							UWAGI
	Ile parowozów wysłano	Ile parowozów przybyło	Średni postój pod pociągami (w minutach)	Średni obrót parowozów w służbie ruchu	Średni czas parowozów w drodze od parowozowni zwrotnej do głównej	Szybkość handlowa		Ile parowozów przybyło	Ile parowozów wysłano	Średni postój parowozów pod pociągami (w minutach)	Średni postój parowozów w parowozowni	Średni czas parowozów w drodze od parowozowni głównej do zwrotnej	Szybkość handlowa	Przyczyny przekroczenia norm poszczególnych czynników	
A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M	N	O	P	R

K S I Ą

posterunku kontrolnego st. ....

Oddano parowozów do dyspozycji ruchu							
Nr porządkowy	Nr parowozu	Seria parowozu	Nr pociągu lub manewrowy	Czas odejścia pociągu według rozkładu	Czas odejścia parowozu posterunku z kontrolnego	Podpis maszynisty	Uwagi

Załącznik nr 1 do okólnika nr 56.

Ż K A

....

Zwrócono parowozów do parowozowni							
Nr porządkowy	Nr parowozu	Seria parowozu	Nr przybyłego pociągu lub manewrowy	Czas przyjścia pociągu według rozkładu	Czas przejścia przez posterunek	Podpis maszynisty	Podpis pracownika obsługującego kontrolny posterunek

Adres Redakcji i Administracji:

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, ul. Słowackiego Nr 14.
Biuro Personalne pokój Nr 108, telefon Nr 8 (przez centralę D. O. K. P.).

Warunki prenumeraty:

Prenumerata wynosi w kraju:

Kwartalnie zł 2. półrocznie zł 4. rocznie zł 8.

Cena każdego numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dziennika Zarządzeń
Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Cena ogłoszeń:

Od wiersza — zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Druk. Państw. w Wilnie. Nr 505. III-37. 1000.